

QUEI MILIARDI PER RIPARTIRE

di Pietro Garibaldi

su La Stampa del 13 ottobre 2020

Tutti in Italia hanno capito che dall'Europa arriveranno tantissimi soldi. Tra contributi a fondo perduto e debito europeo trasferito all'Italia a tassi molto bassi, a partire dal 2021 avremo a disposizione più di 200 miliardi di euro di nuovi fondi europei. A molti italiani non è invece chiaro che questi soldi europei non potranno essere spesi in qualsivoglia iniziativa dello Stato. Certamente non potranno essere utilizzati per spese correnti, una parola contabile asettica, ma che in concreto significa niente soldi per spesa sociale, niente soldi per retribuzioni dei dipendenti pubblici e niente soldi per riduzioni generalizzate delle imposte sul reddito. I soldi del NextGenEu dovranno essere destinati a investimenti infrastrutturali e riforme che dovranno andare a beneficio delle generazioni future. A ricordare a tutti la semplice differenza tra spese correnti e spese infrastrutturali ci ha pensato ieri il commissario europeo agli Affari economici, il nostro connazionale Paolo Gentiloni.

L'obbligo di concentrarsi su investimenti pubblici è una buona notizia per il nostro Paese. Tra le varie dimensioni del declino italiano, vi è infatti il ritardo negli investimenti infrastrutturali pubblici. Negli ultimi vent'anni la spesa pubblica italiana in infrastrutture è passata dal 3 al 2% del prodotto interno lordo.

Ogni anno lo Stato investe una cifra inferiore di circa 15-17 miliardi rispetto a quanto faceva a inizio secolo. Se avessimo mantenuto il livello di investimento degli anni duemila, oggi avremmo circa 150 miliardi di investimenti infrastrutturali in più. Una cifra non lontano dai fondi che ci mette a disposizione l'Europa. Nello stesso periodo, la Germania è invece riuscita a fare il cammino opposto, passando dal 2 al 2,7% del Pil nei suoi investimenti pubblici. Non a caso nello stesso periodo la Germania è cresciuta più del doppio dell'Italia. La scelta su quali infrastrutture devono essere prioritarie è materia molto delicata. Mentre vi è ampio consenso sulla necessità di un adeguamento infrastrutturale digitale, più controversa è la scelta di quali grandi investimenti fisici devono essere privilegiati. In un documento approvato ieri dalla Commissione Bilancio della Camera, è comparso un

riferimento esplicito allo stretto di Messina. Di primo istinto, devo ammettere che mi tremano i polsi al pensiero di investire una parte di quei 200 miliardi europei in un'operazione a cui quasi nessun italiano crede più. Tuttavia, se è vero che l'alta velocità dovrà arrivare a Palermo, in qualche modo si dovrà intervenire e agire su quella che è l'infrastruttura simbolo delle difficoltà italiane. Del ponte dello Stretto si parla infatti almeno da vent'anni, ma non si è fatto nulla in concreto. Il tema era peraltro tornato di attualità quest'estate quando il presidente del Consiglio aveva ipotizzato un collegamento sotterraneo tra la Calabria e la Sicilia. Il precedente del Mose di Venezia, con i suoi trent'anni necessari alla realizzazione e gli scandali associati, sconsiglia di imbarcarci in un'operazione simile. Al tempo stesso, durante l'alluvione di inizio ottobre, ci siamo tutti rallegrati nel leggere e vedere che Venezia non è finita sott'acqua grazie al funzionamento delle sue dighe mobili.

Il tema delle infrastrutture è complesso e delicato. Le decisioni sulle grandi infrastrutture necessitano di un dibattito vero e trasparente. Non può bastare un voto di una commissione parlamentare. L'opportunità che ci da l'Europa è unica. Abbiamo bisogno di infrastrutture e dobbiamo provare a risollevare il nostro mezzogiorno. Procediamo con ordine, evitiamo confusione e ricordiamoci i messaggi europei.

Primo, i soldi del NextGenEu non servono per la spesa corrente, ma per le infrastrutture fisiche e digitali. Secondo, le infrastrutture che sceglieremo devono servire alle prossime generazioni e aggiungerei non a cercare di vincere le prossime elezioni.

Pietro.garibaldi@unito.